

# Le commerce à Arles au Haut-Empire

Comment comprendre la réalité du port de l'antique *Arelate*? Elle se cache partout, à l'embouchure du Rhône, au large des Saintes-Maries-de-la-Mer ou de Fos, et tout le long de ce grand fleuve. La découverte et l'analyse des épaves et de leurs cargaisons ramènent au grand jour une organisation insoupçonnée, au service d'un commerce intense, rayonnant dans tout l'Empire.

Médaillon de lampe à huile  
découvert au rejet de la suceuse à air.  
© MDAA/T. Seguin/O'Can-Ipso Facto







# LE COMMERCE



La section consacrée au commerce, dans l'extension du musée départemental Arles antique, s'appuie en grande partie sur les découvertes subaquatiques réalisées aux Saintes-Maries-de-la-Mer et dans le Rhône.

Sur ces deux sites, les missions de carte archéologique dirigées par le Drassm ont localisé des épaves et délimité des zones où gisent de nombreux vestiges. À ce maillage archéologique, le renflouage de l'épave *Arles-Rhône 3*, recouverte de 900 m<sup>3</sup> d'amphores et de céramiques, a apporté des données quantitatives de premier ordre. Définir la provenance, le contenu, l'usage de ces artefacts donne des clefs nouvelles pour comprendre les flux commerciaux de l'Antiquité et la place occupée par Arles dans ces échanges.

## DU FER, POURQUOI FAIRE ?

Le littoral de Camargue compte aujourd'hui plus d'une trentaine d'épaves antiques, localisées par les différentes campagnes de prospections et sondages dirigées par Luc Long.

La grande majorité de ces bateaux s'est échouée en essayant d'emprunter un ancien bras du Rhône, connu sous le vocable médiéval de Rhône Saint-Ferréol. Engravé sur des cordons alluvionnaires qui ceignent l'embouchure, ils ont fait naufrage à seulement 200 m du rivage.

Certaines épaves sont identifiées grâce à des lingots remontés dans les filets des pêcheurs. Dans ce cas, même un seul objet suggère l'existence d'un commerce. On dénombre ainsi deux épaves

**CI-DESSUS** L'embouchure du Rhône Saint-Ferréol. Aquarelle Jean-Marie Gassend. À l'époque romaine, le bras Saint-Ferréol, aujourd'hui atterri, évacuait l'essentiel des eaux du fleuve. Il passait au niveau d'Arles et débouchait près des Saintes-Maries-de-la-Mer. On voit ici une reconstitution de cette embouchure avec des navires de gros tonnages stationnés, en attente de déchargement.

chargées de lingots de plomb. Pour l'une d'elle, la cargaison, composée de cent lingots, a été intégralement prélevée. Le plomb, probablement d'origine cévenole, appartenait à un certain Lucius Flavius Verucla, dont les *tria nomina* (noms de citoyens romains) apparaissent en relief sur le flanc de huit lingots de forme pyramidale. La contre-marque IMP CAES, estampillée à froid sur les lingots, atteste une propriété impériale.



On compte également deux épaves de galettes de cuivre – l'un des deux chargements pourrait correspondre à une production languedocienne – et trois épaves chargées de blocs de marbre méditerranéen dont l'origine précise n'est pas établie.

Enfin, sur *Saintes-Maries 4* (SM4), des objets en bronze ciselé ont été mis au jour. Cette dernière épave pourrait être associée à un portrait d'Auguste en marbre pris dans les filets d'un chalutier, et ainsi attester la présence d'un bateau chargé d'œuvres d'art et de bronzes destinés à la vente ou à la refonte.

Mais la découverte la plus spectaculaire, et la plus probante pour illustrer un flux commercial ascendant, concerne la présence d'une dizaine d'épaves chargées de barres de fer. Ce fer, dont une partie au moins venait de la Montagne Noire, au nord-ouest de Narbonne, remontait le Rhône pour atteindre Arles. La concentration de ces navires, dont la datation semble circonscrite au 1<sup>er</sup> siècle, restitue l'image d'une demande en métal aussi importante que ciblée, très probablement destinée aux troupes romaines qui stationnaient sur le Rhin. En cas de conflit, l'effort visait avant tout à assurer le ravitaillement, la solde et l'équipement de l'armée. Le fer recouvrait alors une importance cruciale dont dépendait la survie de Rome.

En l'état actuel des connaissances, il est surprenant de constater que, pour le 1<sup>er</sup> siècle, les épaves expertisées à l'embouchure du Rhône Saint-Ferréol étaient toutes principalement chargées de pierre et de métal, soit à l'état brut ou semi-transformé (fer, cuivre, plomb, marbre), soit sous la forme de produits manufacturés (statues et bronzes ciselés).

Concernant l'huile, le vin et le poisson transportés en amphores, aucune embarcation du Haut-Empire n'est formellement attestée à l'embouchure du Rhône Saint-Ferréol. Si l'on a recensé sur SM1 une anse d'amphore de type Dressel 20 (huile de Bétique), il est difficile de croire que les filets des chalutiers ont emporté la totalité des céramiques. De la même façon, les quarante amphores retrouvées sur SM2 ne constituaient qu'une cargaison secondaire, à côté de la vingtaine de tonnes de fer du bateau. Concernant les

autres épaves, qualifiées très justement de « profondes », leur éloignement important par rapport à la côte constitue un argument pour ne pas envisager trop hâtivement que les navires aient voulu cibler un cap rhodanien et, de façon encore plus hypothétique, celui du Rhône Saint-Ferréol.

Parmi les épaves chargées d'amphores à sauce et salaison de poisson des 1<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> siècles, on note SM15, SM16, situées respectivement à 62 m et 120 m de profondeur et l'épave *Plage d'Arles 4* qui gît par 662 m de fond – soit à environ 40 milles nautiques de ladite plage.

Leur absence à proximité de l'embouchure du Rhône Saint-Ferréol est d'autant plus étonnante que ces bateaux se situent dans une chronologie identique aux milliers d'amphores trouvées dans le Rhône pour la période flavienne. À l'exception de SM6, datée de la seconde moitié du 1<sup>er</sup> siècle av. J.-C., les épaves qui ont livré du mobilier céramique remontent toutes au 1<sup>er</sup> siècle.

#### L'ÉNIGME DES ÉPAVES DE L'EMBOUCHURE SAINT-FERRÉOL

Comment expliquer que, sur l'ensemble des bateaux échoués sur les cordons alluvionnaires du Rhône Saint-Ferréol, dans une zone où se croisent les filets des chalutiers et les prospections annuelles liées à la carte archéologique du Drassm, aucune cargaison d'amphores n'ait été repérée ? Les différentes missions ont, certes, recensé de nombreuses amphores isolées, mais les quantités, la densité ou encore l'homogénéité de ces contenants, dont les datations s'étendent sur pratiquement mille ans, n'ont rien à voir avec ce que révèle le dépotoir portuaire du Rhône. Il est vrai qu'en mer, les mouvements de sable recouvrent presque entièrement les épaves et que, d'une année à l'autre, il est quelquefois difficile, même avec les coordonnées GPS, de retrouver un point de localisation. Néanmoins, à l'inverse des cargaisons métalliques, les chargements d'amphores constituent de véritables tumulus. Il semble donc évident que, recouverte ou non par le sable, disloquée ou non par un chalutier, aucune cargaison d'amphores homogène n'a jamais été identifiée dans cette même zone pour le Haut-Empire.



© MDAA / Rémi Bénali

**PHILIPPE DE VIVIÉS est conservateur-restaurateur en charge de la restauration des éléments métalliques du bateau et d'un certain nombre d'objets en métal issus du dépotoir portuaire, entreprise A-Corros.**

#### Quel a été votre rôle dans le projet AR3 ?

*J'ai participé aux côtés d'Arc-Nucléart au démontage de parties du bateau dès la sortie du fleuve et ensuite pour le traitement, la restauration et la conservation de toutes les parties métalliques associées au bateau.*

#### En quoi ce chantier était-il à part pour vous ?

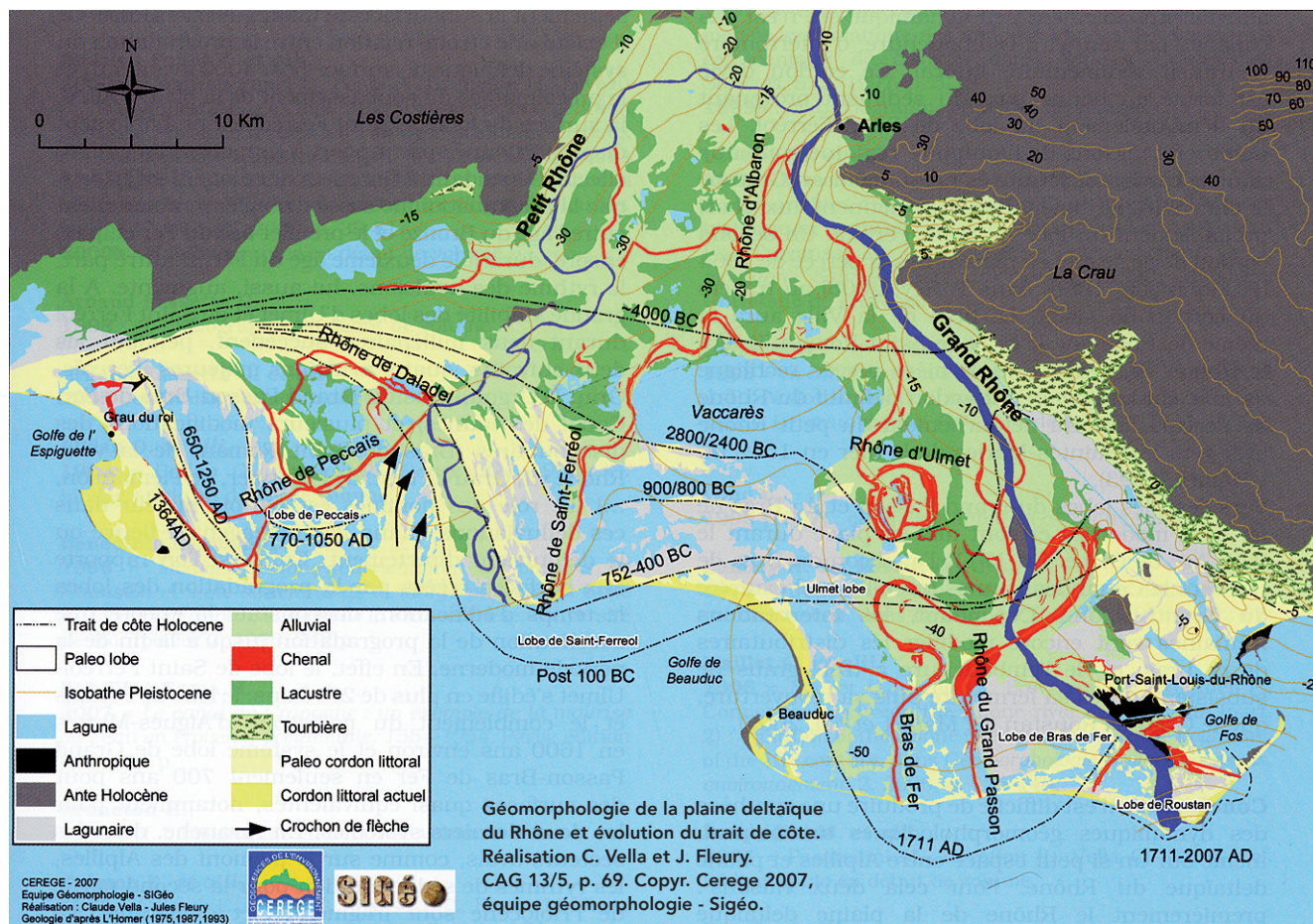
*C'était surprenant, au début nous connaissions très peu de choses de l'objet, il était très énigmatique. Puis nous avons travaillé dans une équipe pluridisciplinaire, impliquant des allers et retours entre les différents métiers. Nous avons pu poser des questions aux archéologues et leur apporter des éléments d'information. Pour moi, c'est cette grande complémentarité qui a permis de le restaurer et de le terminer dans les temps.*

#### Que vous a appris ce chantier ?

*Que l'on travaille plus efficacement en équipe avec des spécialistes différents ; nous le faisons déjà à A-Corros, mais cela nous encourage à accentuer encore plus cette méthode. Techniquement nous avons approfondi nos connaissances sur la problématique des soufres dans les matériaux ferreux, mais aussi sur la métallurgie romaine grâce aux clous du bateau.*



# LE COMMERCE



Cette concentration exceptionnelle d'épaves résulte-t-elle d'une sélection des navires, isolant sur les cordons alluvionnaires, et de façon paradoxale, justement ceux qui étaient en mesure de franchir la barre du Rhône ?

Selon cette hypothèse, le type architectural et le tirant d'eau des bateaux transportant le métal et la pierre seraient mieux adaptés à franchir la barre du Rhône Saint-Ferréol, alors que des navires aux tonnages plus importants ne pourraient pas absorber les variations de profondeur du delta et emprunteraient un autre bras du Rhône. Ainsi, l'épave SM24, pour laquelle un fond de carène de 10 x 5 m a été conservé, correspond, selon l'étude réalisée par Sabrina Marlier, à un navire de type fluvio-maritime caractérisé par une quille et un fond plats pour une longueur estimée entre 20 et 25 m. C'est dans le même ordre de grandeur qu'il faudrait inscrire SM2, qui présente des échantillonnages de bois similaires à ceux de SM24. Ces navires seraient les plus gros à char-

gement de fer retrouvés en Camargue. Les dimensions modestes du bateau SM10, au tonnage estimé à 5 ou 6 tonnes, et de SM1, chargé des cent lingots de plomb, correspondraient en revanche à de petites unités. Il est vraisemblable que ces navires, dans des conditions normales (météo, vent favorable, barre suffisamment profonde...), devaient pouvoir franchir la barre du Rhône.

Face à l'embouchure du Rhône Saint-Ferréol, une zone de mouillage est matérialisée par la présence de nombreux jas d'ancre en plomb. Elle devait servir, selon Luc Long, à alléger les navires en transférant leurs charges sur des allèges. Des solutions existaient donc bien pour recevoir et acheminer les produits transportés, quel que soit le tonnage des bateaux. Seule la multiplication d'études architecturales sur des fonds de carène conservés, à l'image de ce qui a été fait sur SM24, alimentera la discussion sur les navires et les bateaux affrétés pour effectuer ces rotations entre Narbonne et Arles.

## LES TROIS EMBOUCHURES DU RHÔNE

En dehors du Rhône Saint-Ferréol, vers quelle embouchure se dirigeaient les plus gros navires chargés d'amphores de Bétique ?

Un examen attentif des textes suggère qu'à partir de 125 av. J.-C., le Rhône est passé de deux à trois embouchures. À la position médiane du Rhône Saint-Ferréol, le bras dit Peccaïs pourrait correspondre au prolongement occidental du Rhône d'Albaron, et le bras d'Ulmet à l'embranchement situé le plus à l'est. Dans le cadre de notre problématique, Fos, en tant qu'avant-port maritime d'Arles, constituait la zone idéale pour stationner les bateaux. Les fouilles sous-marines menées à la pointe Saint-Gervais (golfe de Fos) restituent en effet un faciès céramique identique à celui du Rhône, avec notamment un grand nombre de conteneurs que l'on attribue à la dotation de bord des marins en provenance de Bétique et d'Italie. Preuve, selon nous, que les



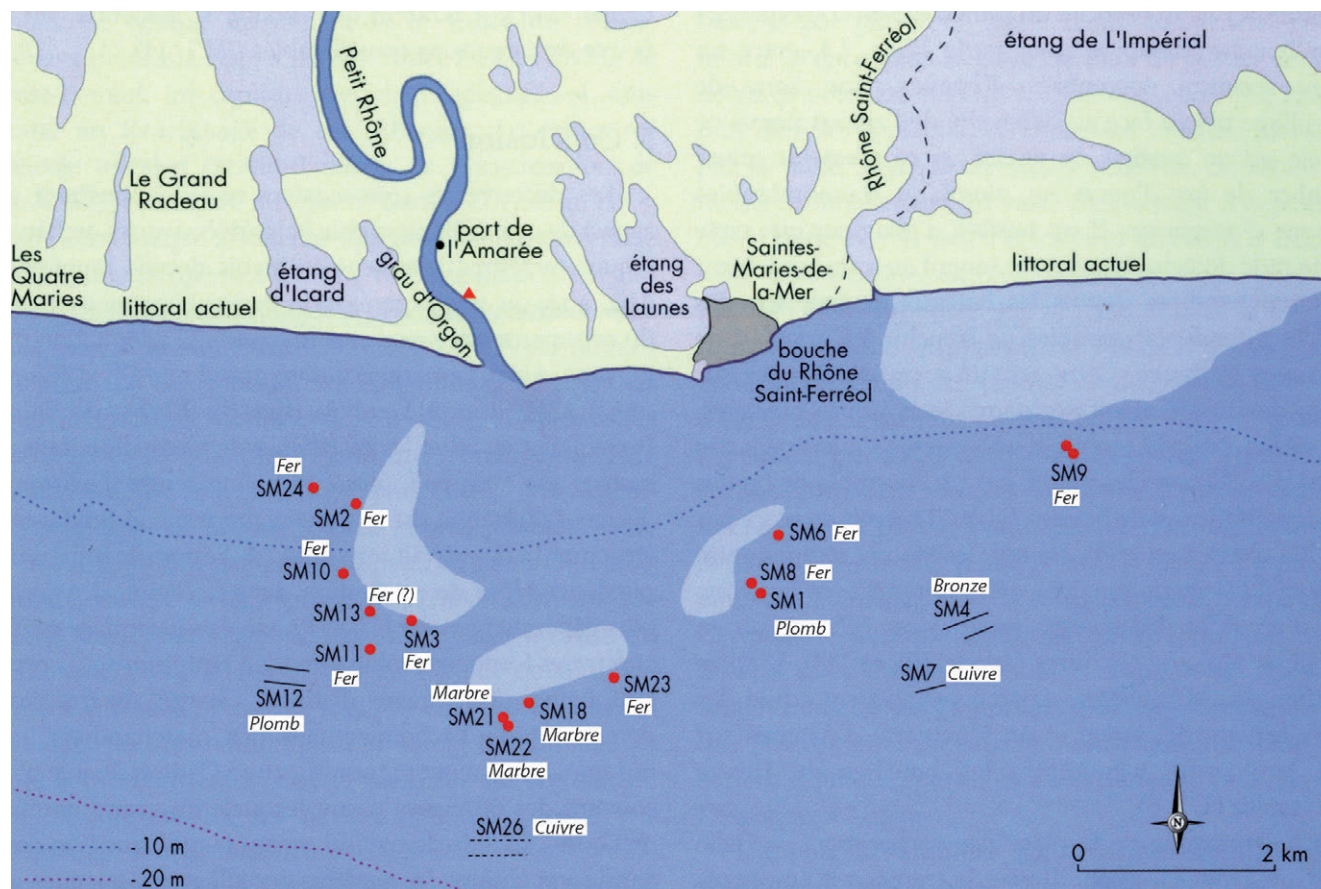
mêmes équipages, et donc les mêmes bateaux, s'amarreraient dans le golfe Saint-Gervais avant d'atteindre Arles.

Le bras d'Ulm (ou bouche massaliote), situé à proximité de Fos, ou peut-être même le canal de Marius qui cesse vraisemblablement de fonctionner dans le courant du 1<sup>er</sup> siècle, constituent donc les deux hypothèses les plus probables pour envisager le passage de ces bateaux. Pour le 1<sup>er</sup> siècle, Pline l'Ancien précise que la bouche massaliotique est la plus large (*Histoire naturelle*, III, V, 33). Aujourd'hui, les atterrissements et colmatages successifs ont recouvert l'embouchure d'Ulm, ainsi que les traces de la canalisation du fameux canal de *Fossae Marinae*, dont le nom se confond avec la ville de Fos.

**CI-DESSUS** Couche de surface du dépotoir portuaire.

© MDAA/T. Seguin/O'Can-Ipsos Facto

**CI-DESSOUS** Représentation des épaves chargées des matières premières et des produits semi-transformés à l'embouchure du Rhône Saint-Ferréol. D'après L. Long, F. Richez, DAO M. Olive et modifications D. Barel.





# LE COMMERCE



## À CHACUN SON CHEMIN

Le Rhône Saint-Ferréol était-il un bras spécialisé dans l'acheminement des matériaux lithiques et métalliques, et le Rhône d'Ulmet dans celui des produits alimentaires ?

Face à un flux ascendant d'une ampleur considérable, car en charge d'alimenter la vallée du Rhône, de la Saône et du Rhin, il était primordial de développer une logistique importante pour recevoir, stocker, contrôler et redistribuer les marchandises.

Dans l'obligation de stationner avant d'amorcer la remontée du fleuve, ces bateaux devaient attendre que les chemins de halage se libèrent, ou simplement que le vent devienne favorable pour s'engouffrer dans le couloir rhodanien. À partir de cette zone d'attente, il pouvait apparaître opportun d'utiliser les principaux bras du Rhône pour réguler le

CI-DESSUS Face aux centaines de céramiques prélevées chaque jour, certaines pièces conservées entières autorisent quelques secondes d'observation et de curiosité.

© MDAA/Rémi Bénali

trafic, en séparant les produits métalliques et lithiques des produits amphoriques. Une telle spécialisation des bras du Rhône – différenciés finalement entre produits comestibles (bras d'Ulmet) et non comestibles (Rhône Saint-Ferréol) – peut également trouver d'autres justifications (zones spécialisées de stockage ou transformation des produits?).

On remarque seulement que la cargaison métallique (plomb et fer) découverte sur l'épave *Saint-Gervais 1*, datée très précisément de 138-139 apr. J.-C., et celle constituée d'amphores de type Keay 1B (IV<sup>e</sup> siècle) identifiée aux Saintes-Maries-de-la-Mer, pourraient signaler la fin d'un tel processus.

## L'ANALYSE D'UN GRAND DÉPOTOIR

Le chaland *Arles-Rhône 3* a fait naufrage sur la rive droite du Rhône, dans la zone portuaire de l'antique *Arelate*. Épousant la pente naturelle de la berge, il a été recouvert de milliers d'amphores et de céramiques. À ce témoignage d'une intense activité commerciale s'ajoutent des milliers d'objets, qui nous renseignent autant sur le matériel de bord et d'accastillage des bateaux, que sur la consommation et les activités artisanales de la ville.

Au sein d'une stratigraphie complexe et dans un environnement subaquatique obscur et difficile d'accès, les données fiables pour caractériser ce dépotoir portuaire demeurent difficiles à établir. Néanmoins, à travers les 900 m<sup>3</sup> de sédiments fouillés et déplacés pour atteindre et renflouer l'épave *Arles-Rhône 3*, le matériel recueilli présente une grande





homogénéité. L'étude des céramiques et la découverte de 364 monnaies fixent une chronologie qui s'établit entre l'épave *Arles-Rhône 3*, datée entre 50 et 66 apr. J.-C., et une limite basse que l'on situe vers 140 apr. J.-C.

#### DES AMPHORES PAR MILLIERS

En termes de volume, ce sont les amphores qui priment et définissent assez logiquement la nature principale du dépotoir, à savoir celle d'une zone de rupture de charge à l'interface des voies maritimes et fluviales. Les amphores arrivées à destination étaient vidées, parfois sabrées, et par la suite précipitées dans les profondeurs du Rhône.

Sur les quelques 3000 amphores décomptées à ce jour, plus de 60 % sont de provenance régionale. Ces dernières, dites gauloises, présentent un fond plat caractéristique, adapté très probable-

ment aux chalands du type *Arles-Rhône 3*. Cette forte proportion témoigne de l'importance du vin de Narbonnaise dans le grand commerce, aussi bien vers Rome qu'en direction du *limes* germanique, via les vallées du Rhône et de la Saône. Elle confirme la place centrale occupée par Arles dans sa distribution.

Si ces amphores sont connues pour transporter du vin, l'une d'entre elles porte une mention peinte étonnante : *Mala Cotonia*, c'est-à-dire du coing. Il s'agit de la seule attestation de ce fruit mentionnée sur une céramique de ce type. Pline l'Ancien précise que le coing offrait de nombreuses vertus médicinales et était exploité sous toutes ses formes : cuit dans du vin, confit dans du miel ou pilé avec des feuilles de rose bouillies (Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, XXIII, LIV, 100-104).

CI-DESSUS Zone de séchage de la céramique sur le chantier de fouille. © MDAA/Rémi Bénali

#### LES ÉTIQUETTES COMMERCIALES DES AMPHORES

Les autres produits, huile, sauces et salaisons de poisson, proviennent en majorité de Bétique. Plus de 700 amphores venant de cette province ont été reconnues. Les conditions de conservation exceptionnelles offertes par le Rhône ont permis de préserver un grand nombre d'inscriptions peintes qui précisent la nature et la qualité du produit. On recense ainsi différentes salaisons de maquereau, de jeune thon ou encore de sardine, ainsi que des sauces de poisson, tels que le *garum*, le *liquamen* ou encore la *muria* (sauce à partir de la portion aqueuse du poisson). Quelquefois, la mention ARG qualifie le poisson d'*arg(utum)*, qui signifie piquant, ou encore de *tinctum*, c'est-à-dire teinté, rendant les poissons plus



# LE COMMERCE



**CI-DESSUS** Col d'amphore de Bétique avec l'empreinte des étiquettes commerciales où étaient inscrites la nature et les qualités des sauces et salaisons de poisson. Musée départemental Arles antique, dépôt du Drassm, RHO.2011.3020.76. © MDAA/Rémi Bénali

**PAGE DE DROITE** Échantillon et variété des amphores du dépotoir d'Arles-Rhône 3. Dessin A. Veleva, DAO D. Djaoui, photos L. Roux et T. Seguin.

attrayants pour la vente tout en assurant une meilleure conservation. Le terme *ve(tus)* signale qu'il s'agit de conserves dont les années de vieillissement sont indiquées par une succession de A au niveau de la quatrième ligne de l'inscription. Le Rhône a livré également une vingtaine d'amphores de Lusitanie (Portugal), connues pour renfermer du *liquamen*. Sept sont de dimension « anormalement » réduite. Extrêmement rares au Portugal, ces *parvae* étaient sans doute des échantillons destinés à faire découvrir le produit

dans le but éventuel de déclencher un commerce de plus grande envergure. Les inscriptions peintes décrivant cette sauce de poisson semblent attester de qualités très différentes : on recense ainsi du *liquamen flos* (vierge), *excellens* (excellent), *optimum* (le meilleur); les textes antiques précisent que ce dernier pouvait être élaboré à partir des entrailles de poisson ou encore être poivré (Apicius, 64 et 380).

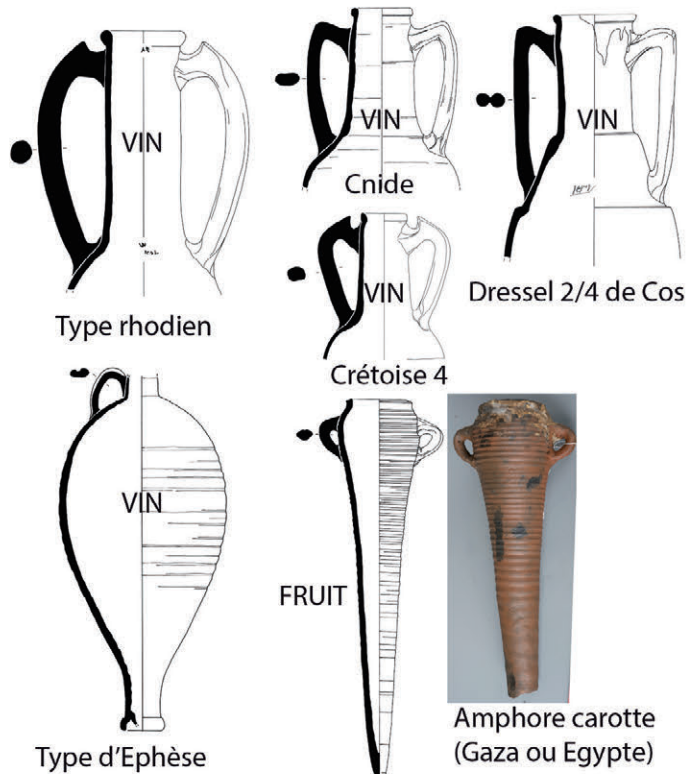
Les amphores originaires de Méditerranée orientale comptent plus d'une centaine d'exemplaires répartis au sein d'un minimum de 17 types différents. Elles proviennent du Levant, du Sud-Est anatolien, de Rhodes et sans doute d'ateliers ayant produit des amphores dont les anses dessinent des « cornes », tels que Cos et sa région, Cnide et Éphèse. Sur ces dernières, la nature du contenu n'est jamais clairement indiquée, mais les sources anciennes citent largement les qualités diverses des vins orientaux, le plus souvent

qualifiés de liquoreux. Celui de Cos était mélangé avec de l'eau de mer (Pline l'Ancien, *Histoire naturelle*, XIV, X, 78) et partageait avec le vin de Rhodes des vertus médicinales (Horace, *Satires*, II, 4, 29). Seules les amphores dites « carottes » de la région levantine ne transportaient pas de vin mais des fruits tels que des figues, dont la mention peinte figure sur l'une de ces amphores découverte à Augsburg (Allemagne) et des prunes, dont plusieurs noyaux ont été trouvés à l'intérieur.

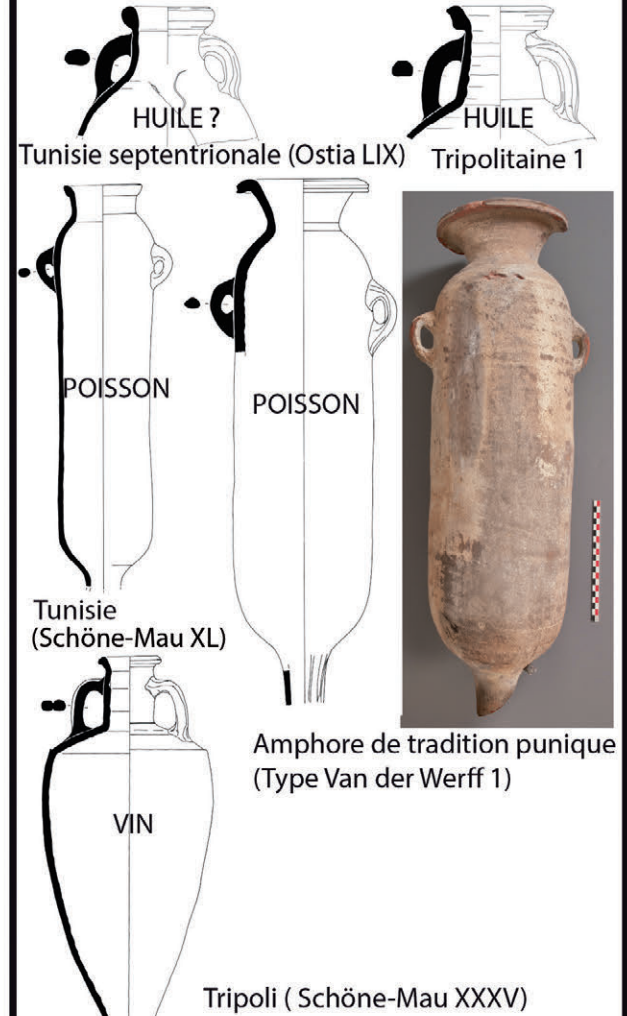
Tout en représentant un pourcentage assez modeste du total des amphores, les conteurs africains rassemblent une assez grande diversité de produits : huile (types Ostia LIX et Tripolitaine I), salaisons de poisson (types de tradition punique et type Carthage) et vin (type Schöne-Mau XXXV). Les inscriptions peintes sont très rares et des analyses chimiques devront être effectuées sur les restes organiques pour vérifier la nature du produit contenu.



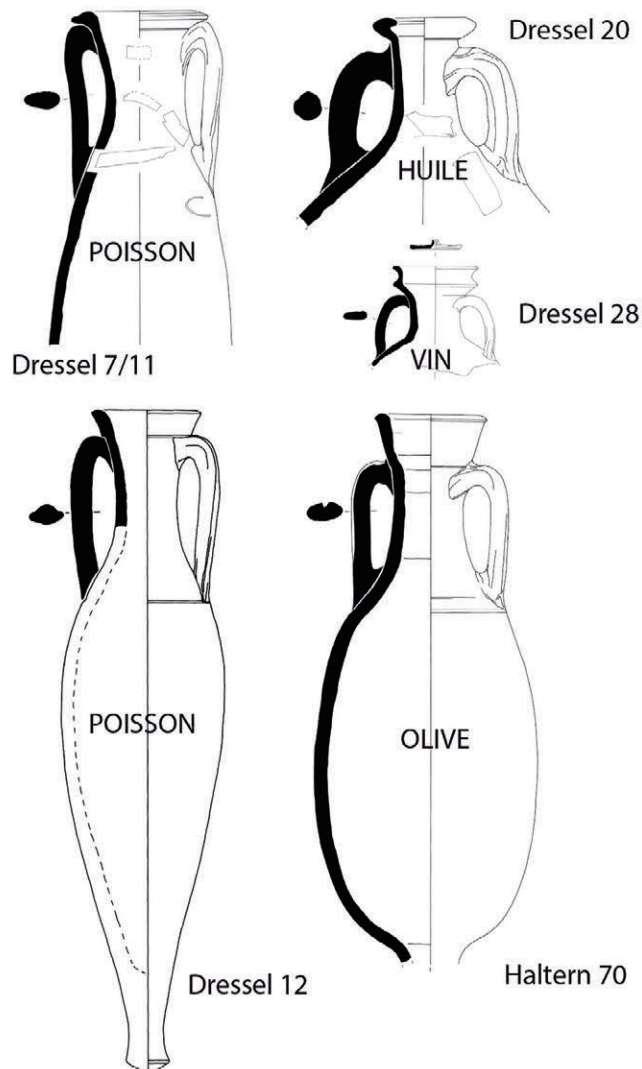
## ORIENT



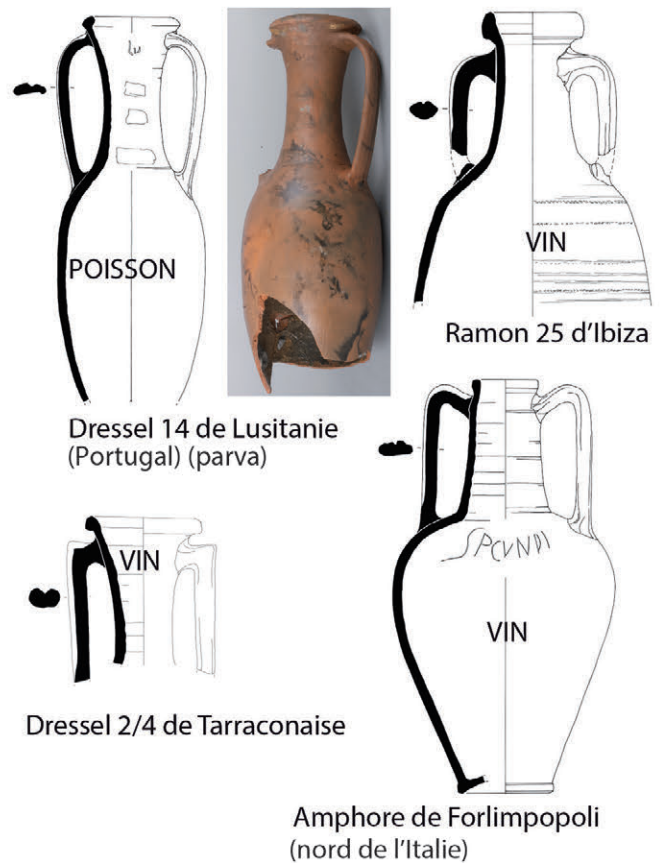
## AFRIQUE



## BÉTIQUE



## DIVERS





# LE COMMERCE



## ALBANUM, UN GRAND CRU ITALIEN

La rareté des amphores d'Italie n'est pas très étonnante. Après avoir tenté au début du I<sup>er</sup> siècle apr. J.-C. de remplacer les amphores par des *dolia* (grandes jarres de 2000 à 3000 litres), en les chargeant sur des bateaux « citernes » spécialement armés pour les recevoir, le tonneau commence à se développer. S'il est encore très délicat de préciser la date de son apparition et, surtout, de son utilisation massive dans les exportations vinaires d'Italie, des indices de plus en plus nombreux accréditent sa présence en Gaule dès la fin du I<sup>er</sup> siècle av. J.-C. Le dépotoir portuaire du Rhône a livré notamment des inscriptions peintes sur

CI-DESSUS Arêtes de poisson trouvées dans un pot du Latium.  
© MDAA/Rémi Bénali

une petite cruche en céramique dévoilant sur deux lignes le nom d'un grand cru italien, l'*Albanum*, le nom du propriétaire du domaine, un certain *Valerius Proculus*, ainsi qu'une quantité équivalente à 1 100 hl. La petitesse de l'objet le désigne donc comme un échantillon d'un grand domaine, dont on peut estimer la capacité à une quarantaine d'hectares. Si cet exemplaire unique suggère l'importation d'une grande quantité de vin en provenance d'Italie, le tonneau apparaît par conséquent comme le conteneur privilégié pour en assurer le transport.

## LE RHÔNE : DÉPÔTS OU DÉPOTOIR ?

Les raisons de la présence massive des amphores semblent peu équivoques. Mais celles des milliers d'autres vases et conteneurs, en céramique fine ou commune, en verre ou en métal, restent plus délicates à déterminer.

Les causes de leur rejet dans le fleuve peuvent être diverses. Aux objets liés directement aux bateaux et aux activités portuaires, tels que les éléments d'accastillage, la vaisselle de bord ou encore les rejets volontaires de vases-marchandises, endommagés pendant leur transport, se mêlent ceux résultant vraisemblablement d'accidents telles que les erreurs de transbordement ou consécutifs aux crues,



Médaillon d'attache d'une cruche en bronze  
dont la richesse des couleurs témoigne  
des différents processus de corrosion.  
Musée départemental Arles antique,  
dépôt du Drassm, TRHO.2011.3020.18.  
© MDAA/Rémi Bénali





# LE COMMERCE



**CI-DESSUS** Au second plan, les caisses d'amphores gauloises s'accumulent sur le chantier. © MDAA/T. Seguin/O'Can-Ipso Facto

ceux issus de l'environnement urbain ou péri-urbain, ou bien encore ceux résultant de pratiques cultuelles.

Les quantités importantes de sigillées sud-gauloises (vaisselle de table fine produite dans le sud de la Gaule) et de parois fines (céramique fine regroupant des formes ouvertes destinées à la boisson du vin) de Bétique (actuelle Andalousie) retrouvées sans aucune trace d'usage plaident en faveur d'un statut de vases-marchandises. Ébréchées et cassées durant le transport, elles auraient été jetées dans le Rhône à leur arrivée. Pour illustrer cette hypothèse, on note ainsi la présence, dans un même carré de fouille, de quatre grandes coupes complètes de forme Drag. 37 de La Graufesenque (grande manufacture de sigillée situé sur la commune de Millau en Aveyron), signées du même décorateur *Germanus* et de dimensions identiques. Ces céramiques, probablement empilées au départ du bateau (Narbonne?), ont été vraisemblablement cassées pendant leur transport, triées à Arles et rejetées dans le fleuve. Néanmoins les diverses études commencent à révéler de très nom-

breuses assiettes parfaitement intactes qui échappent à ce raisonnement.

## UN MIROIR DU COMMERCE EN MÉDITERRANÉE

Le stationnement prolongé des bateaux en rive droite du Rhône a entraîné le rejet d'une partie de leur vaisselle et de leurs conserves, cassées ou consommées par les marins. Parmi cette catégorie liée à la vie à bord, celle issue du commerce régional descendant demeure difficile, sinon impossible, à différencier du matériel céramique « arlésien ».

En revanche, on distingue aisément un vaste répertoire de formes rares, parfois inédites ou encore très peu diffusées au sein du couloir rhodanien. L'origine de ces productions est à rechercher dans l'ensemble du bassin méditerranéen.

Pour la céramique fine, on note par exemple la présence de sigillées hispaniques de La Rioja, Tricio et également des productions de Bétique, inédites en Narbonnaise, dénommées « type Peñaflor ». De la même façon les sigillées italiennes totalisent très peu d'exemplaires. Elles rassemblent des formes tibériennes, tardo-italiques flaviennes et quelques-unes, plus anecdotiques, d'époque antonine.

Le même constat peut être fait pour les céramiques communes de production non

locale, dont la diffusion ne semble pas investir l'intérieur des terres mais être circonscrite aux contextes portuaires et aux épaves. C'est le cas pour une soixantaine de pots produits en Italie dans la région du Latium, et dont les découvertes se limitent au contexte portuaire, que ce soit sur Arles, Narbonne, Marseille ou Fréjus.

La quantité importante de ces céramiques « exogènes » – qui appartenaient aux marins – permet d'ancrer dans le port d'Arles, et pour la période flavienne, des centaines de bateaux. De plus, elles donnent des indices sur la provenance des produits importés. Les pots du Latium, associés aux nombreuses céramiques communes et culinaires de la même région, doivent ainsi témoigner d'un commerce à partir des ports de Rome. Mais quel type de produit était exporté à partir de l'Italie? Peut-être du vin en tonneau (le fameux *Albanum*?), ou un commerce de redistribution des produits orientaux, tels que le vin et les marbres. Ce constat est renforcé par une présence quasi anecdotique des céramiques de Méditerranée orientale.

## LES POTS CASSÉS DE L'ANTIQUÉ ARELATE

Pour les céramiques culinaires de production locale ou régionale, la grande quantité de pots carénés, et dans une moindre mesure de pots à cols côtelés, est systématiquement recouverte de traces de coups de feu. Ces pots usagés correspondent vraisemblablement à des rejets de consommation de la ville. De la même façon, les très nombreuses cruches à bandeau mouluré et à lèvres déversées simples, ou encore les pots à deux anses coudées dits « de la vallée du Rhône », relèvent d'une logique analogue. Il s'agit d'un faciès « rhodanien », dont la présence semble répondre à une certaine logistique de tri et de traitement des déchets jetés dans le Rhône.

Si ces céramiques produites dans l'ensemble de la vallée du Rhône peuvent également avoir une origine micro-régionale, voire locale (arlésienne), les grandes quantités de bouilloires en pâte kaolinique (argile de la moyenne vallée du Rhône) témoignent en revanche d'un commerce descendant, du nord vers le sud. Les marques de feu, observées sur la quasi-





totalité des fragments, leur assignent également une fonction de rejet domestique.

### 2000 ANS APRÈS, LE PORT ANTIQUE RENAÎT

Si elles ont largement enrichi nos connaissances sur le commerce à Arles à l'époque romaine, les fouilles sous-marines des Saintes-Maries-de-la-Mer et du Rhône sont loin d'avoir livré tous leurs secrets. Le schéma théorique proposé dans cet article s'appuie sur les multiples découvertes d'épaves localisées, à l'échelle de la Camargue, « dans un mouchoir de poche ». Nulle part ailleurs dans le monde romain une telle concentration n'a été observée, et la nature spécifique des cargaisons laisse perplexe. Il est toujours

**CI-DESSUS** Diverses céramiques avec au centre une lampe à huile italique dont le fond est estampillé du nom du potier FORTIS.  
© MDAA/Rémi Bénali

délicat de raisonner sur des absences, en particulier celles des épaves chargées de produits amphoriques de Bétique que l'on retrouve pourtant en si grand nombre dans le Rhône.

La présence archéologique du Drassm sur le terrain depuis plus d'une vingtaine d'années autorise cependant à proposer une nouvelle hypothèse. Celle d'un trafic régulé en fonction des différentes embouchures du delta rhodanien et réparti entre les produits comestibles et non comestibles : le Rhône Saint-Ferréol, chargé d'absorber les produits lithiques

et métalliques et le bras d'Ulmet, pour l'approvisionnement vivrier.

Dans ce schéma, Fos, que la dépendance territoriale place au sein de l'administration arlésienne, apparaît résolument comme l'avant-port maritime d'Arelate. Pour reprendre l'interprétation séduisante de Jean Rougé à partir d'un vers du poète Ausonne désignant la *duplex Arelate*, Arles la double désignerait bien le port fluvial (Arles) et le port maritime (Fos).

Souhaitons maintenant que la mise en œuvre de prospections terrestres dans l'ancienne embouchure du bras d'Ulmet apporte des réponses à cette nouvelle problématique.

David Djaoui, archéologue  
au musée départemental Arles antique